

1/2 *in 1/2 Vogel 2 K B*

Herrn
Dr. F. Bürki
Direktor BAV
Bundeshaus Nord

3000 Bern

Chur, 20. Dezember 1985

Botschaft Vereina

Sehr geehrter Herr Dr. Bürki

Nochmals besten Dank für die uns gewährte Möglichkeit zur Durchsicht des Botschaftstextes.

Die Botschaft ist knapp und übersichtlich gestaltet und bringt die wesentlichen Aspekte zum Ausdruck.

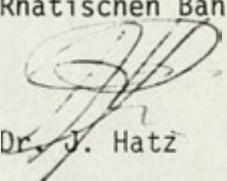
✓ Neben einigen kleinen redaktionellen Aenderungen schlagen wir vor, noch einen Abschnitt über den Kapazitätsvergleich zwischen Albula und Vereina einzufügen, um damit insbesondere auch darzulegen, dass die zusätzliche Kapazität (neben dem Autotransport) auf der Nord-Süd-Achse gegenüber heute nicht unbedeutend ist.

Wir haben die Aenderungsvorschläge neben der Markierung im Text im folgenden aufgelistet (siehe Beilage).

Wir wünschen Ihnen schöne Festtage und ein glückliches Neues Jahr.

Mit freundlichen Grüßen

Der Direktor der
Rhätischen Bahn


Dr. J. Hatz

Beilage erwähnt

Aenderungsvorschläge Botschaftstext Vereina

- Seite 2, 3. Linie: Susch-Lavin
9. Linie: Dank des Einsatzes
- Seite 3 Weshalb werden nur die Linien des Stammnetzes aufgeführt? !
- Seite 4, 2. Abschnitt
16. Linie: leichte Strassenfahrzeuge ✓
- Seite 8 2. Linie: bewältigt
- Seite 14, 231.2: Die Unterscheidung zwischen den beiden Tunnels sollte klarer zum Ausdruck kommen (unterstreichen oder separate Ueberschrift) ✓
- Seite 16, 4. Abschnitt
2. Linie: schliesst ✓
- Seite 17, 243.
9. Linie: dritter Zug pro Stunde NO!
- Seite 19 Einfügen eines weiteren Abschnittes 254 Kapazität (siehe beigelegtes Blatt) ✓
- Seite 20, letzter Abschnitt:
Es sollte nicht der Eindruck entstehen, die den Rechnungen zugrunde gelegten Autoverladepreise hätten sich an den Tarifen, wie sie am Lötschberg oder Furka angewendet werden, orientiert. Man ist von Anfang an davon ausgegangen, für den Autoverlad nicht mehr zu verlangen, als die Autofahrt von Klosters nach Susch kosten würde.
Deshalb neue Formulierung:
Aufgrund der Verkehrsprognosen und der heute gültigen Rechtsgrundlagen könnte die Rhätische Bahn einen Verkehrsertrag von acht bis zwölf Millionen Franken erwarten.
- Seite 21, 4. Linie: (Kostenstand 1986) NO; SCHAFFT VERWIRRUNG
263:
2. Abschnitt
letzte Linie: neuer Satz:
Insbesondere ist der heute sehr geringe Anteil der Bahn am Verkehr in diese Region zu berücksichtigen ✓
- Anhang 1: Ueberschrift ergänzen
..... und dem Münstertal NO

NO; EIN PREIS VON
M. KANN NICHT MEHR
MIT

Die Albulalinie zwischen Thusis und Samedan hat eine Kapazität von fünf Zügen pro Stunde (2 1/2 Züge pro Stunde und Richtung). Bereits heute genügt die Kapazität an vielen Tagen im Jahr nicht mehr.

Die Vereinalinie zwischen Klosters Selfranga und Susch-Lavin wird für eine Kapazität von zwölf Zügen pro Stunde (sechs Züge pro Stunde und Richtung) gebaut. Für den Autotransport können davon maximal acht Züge pro Stunde eingesetzt werden.

Damit stehen für zusätzlichen Reise- oder Güterverkehr Richtung Engadin Kapazitäten von vier Zügen pro Stunde (zwei Züge pro Stunde und Richtung) zur Verfügung.

